

Obwohl die Verfasser in großer Bescheidenheit den Systematisierungsansatz als vorläufig, subjektiv und nicht ohne weiteres generalisierbar werten, neigt der Rezensent dazu, diese Kapitel des Buches als bemerkenswerten positiven Beitrag zur Grenzziehung auf See zu beurteilen, der mithelfen kann, Konflikte politisch und rechtlich zu entschärfen und den beteiligten Diplomaten und Regierungsvertretern ein Rüstzeug an die Hand zu geben, das die Grenzfindung wesentlich objektiviert und damit erleichtert.

Uwe Jenisch

José A. de Yturriaga

Straits Used For International Navigation - A Spanish Perspective

Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht / Boston / London 1991, 372 pp., £ 69.50

(Publications on Ocean Development Vol. 17)

Der Verfasser, der als Mitglied der spanischen Seerechtsdelegation die Verhandlungen der 3. UN-Seerechtskonferenz von 1973 bis 1982 mitgestaltet hat, definiert im einleitenden Kapitel die Typen der Meerengen nach neuem Seerecht. Er unterscheidet die "main straits" mit dem neuen Recht der ungehinderten Transitpassage, die "secondary straits", die lediglich dem Recht auf "friedliche Durchfahrt" unterliegen und die "Vertragsmeerengen", die durch lange bestehende internationale Übereinkommen geregelt sind; hinzu kommen schließlich die Zugangsmeerengen" mit dem Recht auf unaufhebbare friedliche Durchfahrt. Verdienstvoll ist in diesem Zusammenhang der Vorschlag des Verfassers, das bisher nicht definierte Kriterium der "Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen", unter Verzicht auf vielfach geforderte "quantitative" Elemente schlicht als "für die internationale Schifffahrt nützliche Route" zu umschreiben.

Im zweiten Teil des Werkes folgt ein rechtshistorischer Abriss der Entstehung des modernen Meerengenrechtes von Hugo Grotius bis zur 3. UN-Seerechtskonferenz, wobei das Schwergewicht auf einer sorgfältigen Darstellung der Entstehungsgeschichte des Teils III "Meerengen, die der Internationalen Schifffahrt dienen" des Seerechtsübereinkommens von 1982 liegt. In den vorbereitenden Arbeiten des "Meeresboden-Ausschusses" zeichnete sich bereits das spätere Ergebnis ab, denn den beiden Supermächten gelang es, mit der Formel der ungehinderten Transitpassage für alle Schiffe und Flugzeuge, also für alle zivilen wie militärischen Transportmittel, den Verlust an Bewegungsfreiheit aufgrund der allseits gewünschten Ausdehnung der Hoheitsgrenzen auf 12 Seemeilen durch ein neues liberales Meerengenrecht zu kompensieren.

Der Verfasser, der diesen "package deal" bedauert, nutzt die Genesis der Meerengenvorschriften geschickt, um bei der Analyse der vielen Vorschläge von Staaten und Staatengruppen stets das Interesse Spaniens als Anlieger der weltweit wichtigsten Meerenge von

Gibraltar deutlich zu machen. Spanien war einer der Wortführer gegen das liberale Transitregime und befürwortete statt dessen das (küstenstaatlich besser kontrollierbare) Regime der friedlichen Durchfahrt. Von der ersten spanischen Meerengenerklärung von 1974 (S. 48) bis zum Schlußwort des Verfassers (S. 330) läßt so der schmerzvolle Abschied Spaniens von seiner kritischen Ausgangsposition nachvollziehen. Am Ende steht die Erkenntnis, daß Spanien das ihm unbequeme Transitregime für die Gibraltar-Meerenge kaum zum Anlaß nehmen kann, sich vom Seerechts-Übereinkommen zu distanzieren, nachdem es diese Konvention bereits unterzeichnet, aber (noch) nicht ratifiziert hat.

Während sich die spanische Meerengenphilosophie als reizvoller roter Faden durch das gesamte Werk zieht, enthalten der dritte und vierte Teil des Buches (S. 163-343) ein eigenständiges Lehrbuch über das Recht der Meerengen. Es wird unterschieden nach der Transitspassage für Schiffe einerseits und Flugzeuge andererseits sowie nach dem Recht auf friedliche Durchfahrt für die übrigen Meerengen. Der Interessenausgleich zwischen den manifesten Verkehrs- und Sicherheitsinteressen der Seemächte und aller seefahrenden Staaten wird ebenso deutlich wie die Vielzahl der Verkehrsregelungs-, Umweltschutz- und Kontrollrechte der Meerengen-Anliegerstaaten. Besonders bemerkenswert ist die in Seerechtswerken häufig vernachlässigte Bedeutung des Luftverkehrs über See, die der Verfasser - die Gibraltar-Meerenge stets vor Augen - ausführlich für alle unterschiedlichen Meerengentypen untersucht. Ebenfalls verweist er überzeugend auf gewisse Unzulänglichkeiten des Seerechts-Übereinkommens in Fragen der Haftung des Meerengen-Anliegerstaates gegenüber der fremden Schifffahrt für die Folgen für fehlerhafte Kontrollmaßnahmen (S. 204 ff).

In dem zusammenfassenden Schlußteil stellt Yturriaga die neuere Staatenpraxis von rund 20 wichtigen Meerengen-Staaten, darunter auch der ehemaligen DDR als Anrainer der Kadet-Rinne, zusammen, um einen Anhalt zu gewinnen, ob das Transitregime bereits Völkergewohnheitsrecht geworden ist. Unter Berufung auf Caminos kommt er zu dem zutreffenden Ergebnis, daß der Prozeß der Gewohnheitsrechtsbildung in Gang gesetzt, aber noch nicht abgeschlossen ist.

Der Leser des Buches wird von der großen Sachkenntnis des Verfassers über die komplizierte Entstehungsgeschichte der Meerengenregelungen profitieren, die bekanntlich neben der Tiefseeregelung das zweite wichtige Kernstück des Seerechts-Übereinkommens und damit Teil dieses "historischen Kompromisses" bildet. Allerdings sollte man beachten, daß der Untertitel des Buches "A Spanish Perspective" sehr ernst gemeint ist, denn die kritische Distanz zum neuen Meerengenrecht aus der Sicht Spaniens bleibt durchgängig deutlich. Dies macht den besonderen Reiz dieser Monographie zum Recht der Meerengen aus.

Uwe Jenisch